

СВОДКА ОТЗЫВОВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

по итогам проведения публичного обсуждения первой редакции проекта

Изменение №6 к СП 37.13330.2012 «СНиП 2.05.07-91* Промышленный транспорт»

№ пп	Структурный элемент СП	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание (предложение)	Заключение разработчика
1.	п. 7.2.2	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	В рамках таблицы 7.1 отсутствует ранее принятая категория автомобильных дорог нефтяных и газовых месторождений – «н». Предлагаем дополнить таблицу 7.1 требованиями к классификации автомобильных дорог нефтяных и газовых месторождений – «н».	<u>Отклонено.</u> В СП37.13330.2012, СНиП 2.05.07-91 не представлено категорий автомобильных дорог типа “н”. Разработчик согласен с мнением рецензента о необходимости введения новых требований к проектированию автомобильных дорог, в том числе учитывающих специфику проектирования автомобильных дорог нефтегазовой сферы. Для решения этого вопроса потребуется разработка соответствующих НИР.

2.	7.3.1	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	Расчетные значения скоростей движения автомобилей, определяющие предельные значения геометрических элементов участков дорог, следует принимать по таблице 7.2. <table><tr><th rowspan="2">Категория дороги</th><th colspan="2">Расчетная скорость движения автомобиля по автодороге, км/ч</th></tr><tr><th>внутриплощадочной</th><th>межплощадочной</th></tr><tr><td>I-в, I-н</td><td>60</td><td>70</td></tr><tr><td>II-в, II-н</td><td>40</td><td>60</td></tr><tr><td>III-в, III-н</td><td>15</td><td>20</td></tr><tr><td>I-к</td><td>30</td><td>40</td></tr><tr><td>II-к</td><td>25</td><td>35</td></tr><tr><td>III-к</td><td>20</td><td>30</td></tr><tr><td>IV-в, IV-к,</td><td>15</td><td>20</td></tr></table> Примечание - В зависимости от местных топографических, инженерно-геологических, гидрогеологических, климатических и планировочных условий, а также при реконструкции предприятий табличные значения расчетных скоростей движения могут быть Смежные продольные уклоны сопрягаются вертикальными кривыми при алгебраической 10 - 19 - на внутриплощадочных и I-в, I-к, I-н, II-в, II-к, II-н; 20 - 29 - на внутриплощадочных и категорий, III-к;	Категория дороги	Расчетная скорость движения автомобиля по автодороге, км/ч		внутриплощадочной	межплощадочной	I-в, I-н	60	70	II-в, II-н	40	60	III-в, III-н	15	20	I-к	30	40	II-к	25	35	III-к	20	30	IV-в, IV-к,	15	20	Отклонено. Просим принять во внимание, что обоснование значений расчетных скоростей движения требует обширных технико-экономических обоснований, что является трудоемким процессом и не соответствует техническому заданию. Вместе с тем, существующие нормы позволяют в исключительных случаях использовать расчетные скорости, предлагаемые рецензентом. Распространение практики назначения расчетных скоростей в диапазоне 15-20 км/ч на все дороги повлечет ряд негативных последствий, в частности резкое (на 60%) ограничение
Категория дороги	Расчетная скорость движения автомобиля по автодороге, км/ч																													
	внутриплощадочной	межплощадочной																												
I-в, I-н	60	70																												
II-в, II-н	40	60																												
III-в, III-н	15	20																												
I-к	30	40																												
II-к	25	35																												
III-к	20	30																												
IV-в, IV-к,	15	20																												

				пропускной способности дорог, обязательную необходимость установления средств контроля скоростного режима и пр.
3.	7.4.6	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	30 и более – на внутриплощадочных и межплощадочных дорогах категорий III-в, III-н и на второстепенных автомобильных дорогах и дорогах с невыраженным грузооборотом категории IV-в и IV-н. Смежные вертикальные кривые в виде кубических парабол допускается сопрягать без прямых вставок или проектировать продольный профиль в форме сплайн-функций.	<u>Отклонено</u> Просим принять во внимание, что предложения Рецензента требуют обоснований, в связи с тем, что для дорог категории III-в и III-н предлагается исключить устройство вертикальных кривых. Вместе с тем, разработчик согласен с мнением рецензента о необходимости введения пониженных требований к проектированию автомобильных дорог при их ограниченному по времени

				использованию. В этой связи требуется введение дополнительного класса автомобильных дорог – временных автомобильных дорог с пониженными требованиями к геометрическим параметрам, правилам устройства земляного полотна, искусственных сооружений, дорожных одежд. Для решения этого вопроса необходимо введение нового понятия в законодательстве РФ – ”временные автомобильные дороги”” с установлением требований к сроку службы таких дорог. На основании таких изменений в законодательстве РФ потребуется разработка
--	--	--	--	---

				соответствующих НИР и сводов правил.
4.	7.5.2	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	Таблица 7.9 - Основные параметры поперечного профиля автомобильных дорог Примечания: 1 Ширина проезжей части приведена в габаритах расчетного автомобиля. 2 Для промежуточных значений габаритов автомобилей по ширине минимальные значения параметров поперечного профиля определяются интерполяцией с округлением в большую сторону до 0,5 м. 3 В случае одностороннего движения и интенсивности, соответствующей для дорог категорий I-к, II-к, III-к, IV-к, I-в, II-в, III-в, IV-в, (внутриплощадочные и межплощадочные) ширину проезжей части следует принимать в размере не менее двух габаритов расчетного автомобиля. В случае двустороннего движения стандартных автомобилей на однополосных дорогах категории III-к, III-в и III-н необходимо устраивать остановочные площадки на расстоянии в пределах видимости автомобиля, но не более чем через 300 м, а для дорог категорий IV-к, IV-в и IV-н не более чем через 500 м. В стесненных условиях и в период реконструкции для дорог категорий II-к, III-к, IV-к, II-в, III-в, IV-в, II-н, III-н, IV-н ширину проезжей части с односторонним движением допускается принимать в размере 1,5 габарита расчетного автомобиля при условии обеспечения безопасности дорожного движения (установка дорожных знаков,	<u>Отклонено.</u> Просим принять во внимание, что предложения Рецензента требуют обоснований, в связи с тем, что для дорог категории I-н, II-н, III-н, IV-н предлагается исключить требования по ширине проезжей части однополосных дорог.

			ограждения, освещения и т.п.). Ширину обочин принимают в соответствии с настоящей таблицей. 4 В период реконструкции карьера допускается снижение ширины проезжей части внутриплощадочных автомобильных дорог категории I-к, II-к, III-к в соответствии с настоящей таблицей при условии обеспечения безопасности движения - снижения скорости движения до 20 км/ч, обеспечения нормативной освещенности дороги и автомобилей, обеспечения нормативной ровности проезжей части и нормативных требований к чистоте воздушной и поддержания направляющего ограждения с установкой пластмассовых столбиков со светоотражателями. 5 При расположении карьера в дорожно-климатической зоне I и для нагорных карьеров ширина проезжей части внутриплощадочных дорог категорий I-к, II-к, III-к должна быть не менее 3,5; 3,4 и 3,2 габарита расчетного автомобиля по ширине соответственно и должна быть обеспечена безопасность дорожного движения (установка дорожных знаков, ограждения с установкой катафотных отражателей, освещения и т.п.). 6 Под габаритом подразумевается расстояние между крайними боковыми точками автотранспортного средства с учетом всех жестко закрепленных деталей, не относящихся к дополнительному оборудованию (зеркала заднего вида, габаритные указатели и т.п.).	
5.	7.6.7	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	При пересечении автомобильных дорог с железнодорожными путями в одном уровне должна быть обеспечена видимость переезда не менее расстояния видимости для остановки	<u>Отклонено</u> Просим принять во внимание, что предложения

			автотранспортного средства в соответствии с расчетными скоростями движения по таблице 7.6. При этом видимость водителем поезда с обеих сторон, а также машинистом поезда середины переезда должна обеспечиваться в соответствии с таблицей 7.12. Минимальные радиусы горизонтальных кривых на пересечениях и примыканиях автомобильных дорог должны быть не менее следующих значений: - полтора значения конструктивного радиуса поворота для одиночных автомобилей (в стесненных условиях и при реконструкции допускается принимать минимальный радиус, установленный предприятием-изготовителем); - два значения конструктивного радиуса поворота для автопоездов. Продольные уклоны на подходах к пересечению или примыканию на протяжении расчетных расстояний видимости поверхности дороги не должны превышать 40‰ для внутриплощадочных и межплощадочных дорог. Участки дороги на протяжении 9 м от крайнего рельса следует располагать на горизонтальной площадке или вертикальной кривой радиусом не менее 1500 м. Для стесненных условий внутриплощадочных дорог безопасность движения на переездах должна обеспечиваться обязательным снижением скорости движения автотранспортных средств на подъезде к переезду с установкой соответствующих дорожных знаков.	Рецензента требуют обоснований, в связи с тем, что для межплощадочных дорог предлагается снижение требований к максимальному продольному уклону у примыканий с 20 промилле до 40 промилле.
6.	7.8.2	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	Рекомендуемые типы дорожных одежд и область их применения приведены в таблице 7.17. Конструкции дорожных одежд автомобильных	Отклонено Просим принять во внимание, что

		дорог определяются на основании индивидуального расчета в зависимости от общего грузооборота за срок службы дороги, типа расчетного автомобиля, строительных материалов, грунтовогеологических и климатических условий. Таблица 7.17 <table><tr><th>Тип дорожной одежды и ее область применения</th><th>Основной вид покрытия, материал и способ его укладки</th></tr><tr><td>Капитальный для дорог: I-в, II-в, III- в; I-к, II-к, I-н, II-н</td><td>Цементобетонные монолитные и сборные; армобетонные монолитные, железобетонные монолитные и сборные; асфальтобетонные плотные из смесей, укладываемых в горячем состоянии, а также армированные геосинтетическими материалами по приложению Д ГОСТ Р 55029-2020</td></tr><tr><td>Облегченный для дорог: III-в, IV-в; III-к; I-н, II-н, IV-н</td><td>Асфальтобетонные плотные из смесей, укладываемых в горячем состоянии; из подобранного щебеночного или гравийного материала, обработанного вязким или жидким битумом в смесительной установке; из фракционированного щебня, обработанного вязким битумом в смесительной</td></tr></table>	Тип дорожной одежды и ее область применения	Основной вид покрытия, материал и способ его укладки	Капитальный для дорог: I-в, II-в, III- в; I-к, II-к, I-н, II-н	Цементобетонные монолитные и сборные; армобетонные монолитные, железобетонные монолитные и сборные; асфальтобетонные плотные из смесей, укладываемых в горячем состоянии, а также армированные геосинтетическими материалами по приложению Д ГОСТ Р 55029-2020	Облегченный для дорог: III-в, IV-в; III-к; I-н, II-н, IV-н	Асфальтобетонные плотные из смесей, укладываемых в горячем состоянии; из подобранного щебеночного или гравийного материала, обработанного вязким или жидким битумом в смесительной установке; из фракционированного щебня, обработанного вязким битумом в смесительной	предложение о проектировании дорожных одежд с покрытием из песчаных слоев противоречит принципам конструирования и расчета дорожных одежд, в том числе переходного и низшего типа (см. требования СП34.13330.2021, ПНСТ 542-2021 “Дороги автомобильные общего пользования. Нежесткие дорожные одежды. Правила проектирования”).
Тип дорожной одежды и ее область применения	Основной вид покрытия, материал и способ его укладки								
Капитальный для дорог: I-в, II-в, III- в; I-к, II-к, I-н, II-н	Цементобетонные монолитные и сборные; армобетонные монолитные, железобетонные монолитные и сборные; асфальтобетонные плотные из смесей, укладываемых в горячем состоянии, а также армированные геосинтетическими материалами по приложению Д ГОСТ Р 55029-2020								
Облегченный для дорог: III-в, IV-в; III-к; I-н, II-н, IV-н	Асфальтобетонные плотные из смесей, укладываемых в горячем состоянии; из подобранного щебеночного или гравийного материала, обработанного вязким или жидким битумом в смесительной установке; из фракционированного щебня, обработанного вязким битумом в смесительной								

				установке; из щебеночных или гравийных смесей, обработанных жидким битумом методом смешения на дороге; из крупнообломочных (с размером фракций до 40 мм) и песчаных грунтов, обработанных битумной эмульсией с добавкой цемента в установке с поверхностной обработкой, а также армированные геосинтетическими материалами по приложению Д ГОСТ Р 55029-2020	
			Переходный для дорог: III-в, IV-в; III-к; IV-к, II-н, III-н	Из прочного фракционированного щебня, укладываемого по способу заклинки, из подобранного щебеночного и гравийного материала, шлака требуемой прочности, из местных каменных и гравелисто-песчаных грунтов, обработанных органическими или минеральными вяжущими с применением поверхностно-активных веществ (ПАВ), а также вышеперечисленные покрытия, армированные геосинтетическими	

				материалами по приложению Д ГОСТ Р 55029-2020	
			Низший для дорог: IV-в, III-к, IV-к категорий, III-н, IV-н	Из выровненного скального или крупнообломочного грунта; из грунтов, Укрепленных различными скелетными добавками (щебнем, гравием, дресвой, шлаком, горелыми породами и другими местными материалами); из местных каменных материалов, грунтов, укрепленных местными вяжущими (гранулированным доменным шлаком, шлаком от буровых работ, активными золами уноса и др.); все вышеперечисленные покрытия, армированные геосинтетическими материалами по приложению Д ГОСТ Р 55029-2020; покрытия, устраиваемые с применением дерева или бетона (лежневые, бревенчатые сплошные и колежные)	
			Примечание - В зависимости от условий строительства допускается устройство дорожной одежды из песчаного грунта на экономическом обосновании.		

7.	7.10.3	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	Проектирование ограждений барьерного и парапетного типов на участках автомобильных дорог, где эксплуатируются автомобили с осевой нагрузкой до 115 кН, осуществляется в соответствии с СП 34.13330 и ГОСТ Р 52289. На участках дорог категорий I-в, II-в, III-в, I-л, II-л, III-л, I-к, II-к и III-к, предназначенных для эксплуатации автомобилей с осевой нагрузкой более 115 кН, расположенных на насыпях высотой 5 м и более, на склонах с крутизной более 1:4 или на расстоянии до 15 м от края проезжей части до железнодорожных путей, оврагов, водных потоков глубиной более 1 м, границ горных выработок и ущелий, устанавливаются удерживающие ограждения капитального типа, конструкция которых определяется индивидуальным расчетом. На внутриплощадочных дорогах категории «к» в качестве удерживающего и направляющего ограждения допускается использование грунтового вала, размеры которого следует принимать по таблице 7.25. На участках дорог категории III-н, III-в, IV-н и IV-в где разрешенная скорость движения не превышает 40 км/ч, применение барьерных и парапетных ограждений не рекомендуется.	<u>Отклонено</u> Просим принять во внимание многолетние результаты исследований (см. например Glennon og Tamburri, 1967 (США), Tamburri, Hammer, Glennon, Lew, 1968 (США), Williston, 1969 (США), Good og Joubert, 1971 (Австралия), Wood, Bohuslav og Keese, 1976 (США), Pettersson, 1977 (Швеция), Ricker, Banks, Brenner, Brown og Hall, 1977 (США), Perchonok, Ranney, Baum, Morris og Eppich, 1978 (США), Schandersson, 1979 (Швеция), Hall, 1982 (США), Boyle og Wright, 1984 (Великобритания), Bryden og Fortuniewicz, 1986 (США), Dowhan, 1986
----	--------	--	--	---

				(Германия), Schultz, 1986 (США), Ray, Troxel og Carney, 1991 (США), Hunter, Stewart og Council, 1993 (США), Gattis, Alguire og Narla, 1996, Corben, Deery; Newstead, Mullan og Dyte, 1997 и др), согласно которым устройство барьерных ограждений в опасных условиях проектирования требуется (приводит к существенному снижению количества ДТП) во всех диапазонах скоростного режима. Кроме того, для снижения затрат на устройство барьерных ограждений, в соответствии с нормами СП37.13330 в ряде случаев допускается взамен барьерных ограждений
--	--	--	--	---

				устройство земляных валов.
8.	-	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	Дополнить текст СП 37.13330.2012 разделом с требованиями по проектированию мостовых сооружений на промышленных автомобильных дорогах II-в, III-н, IV-в и IV-н технической категории (в соответствии с табл. 7.1 СП 37.13330.2012) в составе транспортной инфраструктуры на нефтяных и газовых месторождениях. Основные положения касаются: 1) уменьшения диаметра водопропускных металлических труб до 0,53 м. на участках автомобильных дорог промышленного и технологического назначения с малыми площадями водосбора, съездах к кустовым площадкам, подъездах к площадкам СОД и УЗА протяженностью до 100 м.; 2) уменьшения габарита мостового сооружения до 6,5 м. на автомобильных дорогах промышленного и технологического назначения IV-в технической категории с учетом низкой интенсивности движения (менее 25 автомобилей в сутки) при ширине расчётного автомобиля 2,5 м.; 3) включения возможности применения стали марки 09Г2С для изготовления пролетных строений мостовых сооружений.	Отклонено Просим принять во внимание, что рассматриваемые вопросы требуют учета в СП35.13330 и не являются предметом нормирования СП 37.13330.
9.	7.7.1	ООО «НК «Роснефть» – НТЦ» Главный инженер Д.Ю. Шестаков, Письмо № б/н.	Основные элементы земляного полотна проектируются в соответствии с генеральным планом и проектом вертикальной планировки предприятий, СП 34.13330 и требованиями настоящего раздела.	Отклонено Просим принять во внимание, что предложения Рецензента требуют проведения НИР.

			Возвышение бровки насыпи над расчетным уровнем снегового покрова необходимо назначать не менее 0,4 м для дорог категорий IV-к, IV-в, IV-н. Возвышение бровки насыпи над расчетным уровнем снегового покрова необходимо назначать не менее ??? м для дорог категорий I-н, I-в, не менее ??? м для дорог категорий II-н, II-в, не менее ??? м для дорог категорий III-н, III-в категорий.	
10.	Таблица 7.1, шапка столбца 2	А.П. Мельников/ООО «Газпром проектирование» Московский филиал	Дать в редакции: Расчетный объем перевозок нетто, млн т/год	<u>Принято</u>
11.	Таблица 7.9, сноски * и **	А.П. Мельников/ООО «Газпром проектирование» Московский филиал	Сноски не являются примечаниями и текст их в Изменении 5 идентичен тексту в исходном документе. Исключить из текста «Приложений к таблице 7.9» в Изменении 5	<u>Принято</u>

Генеральный директор
АО «ЦНИИПромзданий»

Н.Г. Келасьев